



PATENT
0505-1291PUS1

IN THE U.S. PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Masao TAKESHIMA Conf.: UNKNOWN
Appl. No.: 10/815,755 Group: UNASSIGNED
Filed: April 2, 2004 Examiner: UNASSIGNED
For: STRUCTURE OF STORAGE SECTION FOR
SADDLE-RIDDEN TYPE VEHICLE

L E T T E R

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

June 2, 2004

Sir:

Under the provisions of 35 U.S.C. § 119 and 37 C.F.R. § 1.55(a), the applicant(s) hereby claim(s) the right of priority based on the following application(s):

<u>Country</u>	<u>Application No.</u>	<u>Filed</u>
JAPAN	2003-102129	April 4, 2003
JAPAN	2004-064196	March 8, 2004

A certified copy of the above-noted application(s) is(are) attached hereto.

If necessary, the Commissioner is hereby authorized in this, concurrent, and future replies, to charge payment or credit any overpayment to Deposit Account No. 02-2448 for any additional fee required under 37 C.F.R. §§ 1.16 or 1.17; particularly, extension of time fees.

Respectfully submitted,

BIRCH, STEWART, KOLASCH & BIRCH, LLP

By 
James M. Slattery, #28,380

P.O. Box 747
Falls Church, VA 22040-0747
(703) 205-8000

JMS/te
0505-1291PUS1

Attachment(s)

(Rev. 02/12/2004)

Applic NO 101815,755
Filing date 4/2/04
Inventor masao
Takeshima
JAPAN PATENT OFFICE

Docket NO 0505-1291
PUSI

BSKB 703 205 8000

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されて
いる事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed
with this Office.

出願年月日 2003年 4月 4日
Date of Application:

出願番号 特願 2003-102129
Application Number:

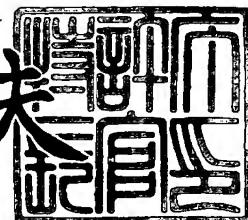
[ST. 10/C] : [J.P 2003-102129]

出願人 本田技研工業株式会社
Applicant(s):

2004年 2月 25日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



【書類名】 特許願
【整理番号】 H103050001
【提出日】 平成15年 4月 4日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 B62J 9/00
【発明の名称】 鞍乗り型車両の収納部構造
【請求項の数】 7
【発明者】
【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
【氏名】 竹島 正雄
【特許出願人】
【識別番号】 000005326
【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社
【代理人】
【識別番号】 100064908
【弁理士】
【氏名又は名称】 志賀 正武
【選任した代理人】
【識別番号】 100108578
【弁理士】
【氏名又は名称】 高橋 詔男
【選任した代理人】
【識別番号】 100101465
【弁理士】
【氏名又は名称】 青山 正和

【選任した代理人】**【識別番号】** 1000944400**【弁理士】****【氏名又は名称】** 鈴木 三義**【選任した代理人】****【識別番号】** 100107836**【弁理士】****【氏名又は名称】** 西 和哉**【選任した代理人】****【識別番号】** 100108453**【弁理士】****【氏名又は名称】** 村山 靖彦**【手数料の表示】****【予納台帳番号】** 008707**【納付金額】** 21,000円**【提出物件の目録】****【物件名】** 明細書 1**【物件名】** 図面 1**【物件名】** 要約書 1**【包括委任状番号】** 9705358**【プルーフの要否】** 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 鞍乗り型車両の収納部構造

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 車輪を覆うフェンダの傾斜面部に下方に凹む収納凹部を形成し、該収納凹部の開口部を開閉するリッドを前記フェンダに振動可能に連結することを特徴とする鞍乗り型車両の収納部構造。

【請求項 2】 前記収納凹部は前記フェンダに一体成形されていることを特徴とする請求項 1 記載の鞍乗り型車両の収納部構造。

【請求項 3】 前記収納凹部の周囲には該収納凹部よりも浅い周囲凹部が全周にわたって形成されており、前記リッドの裏面には閉状態で前記周囲凹部に全周にわたって当接するシール部材が設けられていることを特徴とする請求項 1 または 2 記載の鞍乗り型車両の収納部構造。

【請求項 4】 前記周囲凹部の前記収納凹部側の境界縁部全周に上側に突出する隔壁部が形成されていることを特徴とする請求項 3 記載の鞍乗り型車両の収納部構造。

【請求項 5】 前記リッドの裏面側から延出する連結アーム部が、前記周囲凹部の下部位置に形成された貫通穴を通過して、前記フェンダの裏面側の振動支持部に回動可能に連結されていることを特徴とする請求項 3 または 4 記載の鞍乗り型車両の収納部構造。

【請求項 6】 前記振動支持部には前記リッドを開方向に付勢するスプリングが設けられていることを特徴とする請求項 5 記載の鞍乗り型車両の収納部構造。

【請求項 7】 前記車輪は左前輪であることを特徴とする請求項 1 乃至 6 のいずれか一項記載の鞍乗り型車両の収納部構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、鞍乗り型車両の収納部構造に関する。

【0002】**【従来の技術】**

例えば、自動二輪車における収納部構造に関するものとして、乗員前側で上下に立設された車体カバーの壁部に前方に凹む収納凹部を形成し、この収納凹部の開口部を開閉させるリッドを車体カバーに搖動可能に連結したものがある（例えば特許文献1参照）。

【0003】**【特許文献1】**

実公平1-39671号公報

【0004】**【発明が解決しようとする課題】**

上記特許文献1に記載のものは、上下に立設された壁部に収納凹部を形成していることから、リッドを大きく搖動させて収納凹部を大きく開口させると収納物を落下させてしまうという問題があり、このため、リッドを鋭角の角度で搖動させるようになっている。その結果、収納凹部に対する収納物の出し入れ性つまり収納作業性に少なからず問題が生じてしまっている。

【0005】

一方、本出願人は、不整地走行を主目的とする鞍乗り型車両（いわゆるバギー車）において、上記特許文献1のような収納凹部とその開口部を開閉させるリッドとを設けることを考えたが、上記のように上下に立設された壁部に横方向に収納凹部を形成しその開口部をリッドで開閉する収納部構造を適用したのでは、やはり上記と同様に収納物の落下の問題あるいは収納作業性の問題が生じてしまうことになる。

【0006】

したがって、本発明は、収納物を落下させることなく、収納作業性を向上させることができる鞍乗り型車両の収納部構造の提供を目的とする。

【0007】**【課題を解決するための手段】**

上記目的を達成するために、請求項1に係る発明は、車輪（例えば実施の形態

における左前輪12（12a））を覆うフェンダ（例えば実施の形態における左前フェンダ部31）の傾斜面部（例えば実施の形態における傾斜面部33）に下方に凹む収納凹部（例えば実施の形態における収納凹部35）を形成し、該収納凹部の開口部（例えば実施の形態における開口部41）を開閉するリッド（例えば実施の形態におけるリッド70）を前記フェンダに振動可能に連結してなることを特徴としている。

【0008】

このように、フェンダの傾斜面部に下方に凹む収納凹部を形成していることから、収納作業性を向上させるためにこの収納凹部の開口部を開閉するリッドを大きく聞くようにしても収納凹部から収納物が落下することがない。しかも、収納凹部が傾斜面部に形成されていることから、収納凹部の水平方向の断面積よりも開口部の開口面積の方が大きくなるため、収納作業性を向上させることができる。

【0009】

請求項2に係る発明は、請求項1に係る発明において、前記収納凹部は前記フェンダに一体成形されていることを特徴としている。

【0010】

このように、収納凹部がフェンダに一体成形されているため、部品点数増を抑制することができるとともに、コスト増も抑制できる。

【0011】

請求項3に係る発明は、請求項1または2に係る発明において、前記収納凹部の周囲には該収納凹部よりも浅い周囲凹部（例えば実施の形態における周囲凹部44）が全周にわたって形成されており、前記リッドの裏面には閉状態で前記周囲凹部に全周にわたって当接するシール部材（例えば実施の形態におけるシール部材89）が設けられていることを特徴としている。

【0012】

このように、収納凹部の周囲にこの収納凹部よりも浅い周囲凹部が全周にわたって形成されているため、この周囲凹部に閉状態のリッドを嵌め込むことができ、フェンダと閉状態のリッドとを面一にすることができる。また、リッドが閉状

態では裏面に設けられたシール部材が周囲凹部に全周にわたって当接するため、収納凹部内に雨水等が入り込むことを防止することができる。さらに、閉状態のリッドをシール部材で開方向に付勢することができるため、閉状態のリッドの遊びによるがたつきを規制することができる。

【0013】

請求項4に係る発明は、請求項3に係る発明において、前記周囲凹部の前記収納凹部側の境界縁部全周に上側に突出する隔壁部（例えば実施の形態における隔壁部49）が形成されていることを特徴としている。

【0014】

このように、周囲凹部の収納凹部側の境界縁部全周において上側に隔壁部が突出するため、収納凹部内に雨水等が入り込むことを隔壁部によって確実に防止することができる。また、この隔壁部に閉状態のリッドのシール部材を当接させれば、シール部材を大きく変形させることができ、閉状態のリッドをシール部材で開方向に強く付勢することができるため、閉状態のリッドの遊びによるがたつきを確実に規制することができる。

【0015】

請求項5に係る発明は、請求項3または4に係る発明において、前記リッドの裏面側から延出する連結アーム部（例えば実施の形態における連結アーム部75，76）が、前記周囲凹部の下部位置に形成された貫通穴（例えば実施の形態における貫通穴50，51）を通過して、前記フェンダの裏面側の揺動支持部（例えば実施の形態における揺動支持部58，59）に回動可能に連結されていることを特徴としている。

【0016】

このようにリッドを大きく揺動させて収納凹部を大きく開口させるためにリッドの連結アーム部を収納凹部よりも外側の周囲凹部に形成された貫通穴を介してフェンダの裏面側の揺動支持部に支持する構造を採用した場合に、このとき形成される貫通穴を周囲凹部の下部位置に形成することで周囲凹部に進入した雨水をシール部材外側の周囲凹部で案内し良好に貫通穴から排出させることができる。

【0017】

請求項6に係る発明は、請求項5に係る発明において、前記揺動支持部には前記リッドを開方向に付勢するスプリング（例えば実施の形態における回動付勢スプリング91）が設けられていることを特徴としている。

【0018】

これにより、リッドの裏面側に設けられたシール部材の付勢力に加えて揺動支持部のスプリングの付勢力で、閉状態のリッドを開方向に付勢するため、閉状態のリッドの遊びによるがたつきを確実に規制することができる。しかも、スプリングの付勢力でリッドの開作動を助勢することができる。

【0019】

請求項7に係る発明は、請求項1乃至6のいずれか一項に係る発明において、前記車輪は左前輪であることを特徴としている。

【0020】

このように左前輪のフェンダに収納凹部が設けられているため、例えば停車中に乗員が跨った状態で右手のブレーキレバーを握った状態のまま左手だけで良好にリッドを開閉して収納物を出し入れすることができる。

【0021】

【発明の実施の形態】

本発明の一実施形態の鞍乗り型車両の収納部構造を図面を参照して以下に説明する。なお、以下の説明における前後左右は車両の前進時の進行方向における前後左右である。

【0022】

図1は、不整地走行を主目的とする鞍乗り型車両（いわゆるバギー車）を示す斜視図である。

【0023】

この鞍乗り型車両11は、車体の前後左右の四隅に配置された車輪12と、車体の略中央位置に搭載されたエンジン13およびトランスミッション14を有するパワーユニット15と、車体前側上部に左右方向に延在するよう設けられて前側の車輪12の操舵が入力されるハンドルバー16と、ハンドルバー16に支持されたヘッドライトユニット17と、ハンドルバー16の後側に設けられた燃

料タンク18と、燃料タンク18の後側に設けられたシート19と、樹脂製の車体カバー20とを有している。なお、この鞍乗り型車両11はエンジン13の図示略のクラシックシャフトが前後方向に延在するいわゆる縦置型とされている。

【0024】

車体カバー20は、前側の車輪12を含む車体前部を覆うフロントカバー22と、フロントカバー22の左右両側に設けられて前側の車輪の上部をフロントカバー22の側部とともに覆うフロントマッドガード23と、フロントカバー22およびフロントマッドガード23の後側に設けられて前側の車輪12の後部を覆う左右のサブフェンダ24と、フロントカバー22の後側にあって燃料タンク18から車体の左右側部を覆うセンタカバー25と、センタカバー25の後側にあって車体後部を覆うリヤカバー26と、サブフェンダ24の後側に設けられて車体側部を覆う左右のセンタマッドガード27と、センタカバー25の後端側とセンタマッドガード27との間に設けられて車体側部を覆う左右のエンジンサブカバー28とを有している。

【0025】

そして、フロントカバー22の左前輪12(12a)を覆う左前フェンダ部(フェンダ)31に本実施形態の収納部構造が適用されている。

【0026】

左前フェンダ部31は、ほぼ水平に沿って左前輪12(12a)の上部を覆う上面部32と、この上面部32の後方に設けられて左前輪12(12a)の後側上部に沿うように湾曲しつつ後側ほど下側に位置するように水平に対し傾斜する傾斜面部33とを有しており、この傾斜面部33に、図2に示すように、鉛直下方に凹む収納凹部35が左前フェンダ部31を含む樹脂製のフロントカバー22の成形時に一体成形されている。

【0027】

収納凹部35は、底面部36が水平に対し若干後部が下側に位置するように傾斜しており、前後方向に長く左側前部に面取りが形成された略長方形状をなしている。そして、底面部36の周縁部の全周から鉛直上方に立ち上がって側壁部37が形成されている。なお、図3に示すように、底面部36の後部位置には下方

に凹む水抜き凹部38が形成されており、この水抜き凹部39の底部には上下に貫通する貫通孔39が形成され、この貫通孔39が着脱自在の栓部材40で閉塞されている。この水抜き凹部38および栓部材40は例えば収納凹部35の水洗い時に栓部材40を取り外すことで貫通孔39から水を抜くように設けられている。

【0028】

収納凹部35の上部の開口部41の周囲には、収納凹部35よりも浅く左前フェンダ部31の傾斜面部33から傾斜面部33の湾曲に合わせて湾曲しつつ下方に凹む周囲凹部44が全周にわたって形成されている。つまり二段の凹部35, 44が形成されている。この周囲凹部44もその底面部45の平面視の形状が収納凹部35と同様に前後方向に長く左側前部に面取りが形成された略長方形状をなしており、底面部45の周縁部の全周から鉛直上方に立ち上がって側壁部46が形成されていて、この側壁部46が左前フェンダ部31の傾斜面部33に接続されている。この周囲凹部44の収納凹部35側の境界縁部全周には鉛直上方に突出する隔壁部49が形成されている。この隔壁部49は、収納凹部35の側壁部37の上側において側壁部37と連続して形成されており、左前フェンダ部31の傾斜面部33よりも下側の範囲で突出している。

【0029】

周囲凹部44の後部つまり下部位置には、左右二カ所に貫通穴50, 51が上下方向に貫通形成されている。一方具体的には左側の貫通穴50は前後方向に長い四角長穴形状をなしている。他方具体的には右側の貫通穴51は同様の長穴の下部から一方の貫通穴50の方向に一部拡張する形状をなしている。

【0030】

また、周囲凹部44の収納凹部35よりも前側には、周囲凹部44よりも若干下方に凹む逃げ凹部52が形成されており、この逃げ凹部52の底部には、図2に示すように、挿入孔53とその両側の取付孔54とが上下方向に貫通形成されている。逃げ凹部52の裏側には取付孔54を介して表側から挿入された図3に示すネジ55によって図4に示す係合保持部56が取り付けられている。以上のような周囲凹部44も勿論フロントカバー22の成形時に一体成形されている。

【0031】

左前フェンダ部31の傾斜面部33の裏面側にはそれぞれ揺動支持部58, 59が各貫通穴50, 51の後方に近接して形成されている。一方具体的には左側の揺動支持部58は、傾斜面部33から下方に延出する左右一対の支持片部60, 61を有しており、一方具体的には左側の支持片部60には左右方向に貫通する支持孔62が形成され、他方具体的には右側の支持片部61には、左右方向に貫通するとともに下方にも抜ける形状の支持溝63が形成されている。他方具体的には右側の揺動支持部59は、傾斜面部33から下方に延出する左右一対の支持片部64, 65を有しており、一方具体的には左側の支持片部64には、左右方向に貫通するとともに下方にも抜ける形状の支持溝67が形成され、他方具体的には右側の支持片部65には左右方向に貫通する図示略の支持孔が形成されている。収納凹部35から離間して設けられたこれらの揺動支持部58, 59もフロントカバー22の成形時に一体成形されている。

【0032】

そして、図2および図3に示すように左前フェンダ部31の傾斜面部33に下方に凹むように形成された収納凹部35の上部の開口部41を開閉するリッド70が左前フェンダ部31に揺動可能に連結されている。このリッド70は、周囲凹部44の内側に収まって収納凹部35を閉じるため周囲凹部44と同様に湾曲する板状のリッド本体部71を有しており、このリッド本体部71は周囲凹部44の側壁部46より一回り小さい形状をなしている。つまり、リッド本体部71は、周囲凹部44に嵌め込まれた状態で平面視の形状が周囲凹部44と同様に前後方向に長く左側前部に面取りが形成された略長方形をなす上面部72と、上面部72の周縁部全周から周囲凹部44側に若干突出する突出壁部73とを有している。

【0033】

リッド70は、上面部72の裏面から延出し周囲凹部44に形成された貫通穴50, 51を通過して傾斜面部33の裏面側の揺動支持部58, 59に回動可能に連結される左右一対のJの字形状の連結アーム部75, 76を有している。図4に示すように左側の連結アーム部75は、延出先端部に左右方向に突出する軸

部77を有しておりこの軸部77を左側の揺動支持部58の支持孔62および支持溝63に嵌合させることになり、右側の連結アーム部76も、延出先端部に左右方向に突出する軸部78を有しておりこの軸部78を右側の揺動支持部59の図示略の支持孔および支持溝67に嵌合させることになる。

【0034】

そして、上記のように連結アーム部75、76で左前フェンダ部31に支持されたリッド70は、図5に示すようにリッド本体部71を周囲凹部44内に嵌め入れて収納凹部35を閉じる閉状態と、図2～図4に示すようにリッド本体部71を上側で旋回させ収納凹部35よりも後方側に離間した位置で収納凹部35の開口部41に対して鈍角をなすように開かせる開状態との間で揺動する。ここで、リッド70は、上記閉状態においては、上面部72が左前フェンダ部31の傾斜面部33と面一となる。また、リッド70は、上記開状態においては、例えばリッド本体部71が左前フェンダ部31の傾斜面部33に当接することで開方向の揺動が限界位置となる。

【0035】

ここで、リッド本体部71の上面部72の先端側には周囲凹部44の方向に凹む凹部80が形成されており、この凹部80には、開閉係合体81が設けられている。図6に示すように、この開閉係合体81は、Dの字状のリング部材82とこのリング部材82に一端側の大径の頭部84aにおいて連結されるスタッド部材84とを有しており、スタッド部材84に凹部80の裏側でワッシャ85が係止されることでワッシャ85とスタッド部材84の頭部84aとでリッド本体部71に回転可能に取り付けられている。なお、リッド70が上記した閉状態にあるとき、スタッド部材84が周囲凹部44の挿入孔53を通って下側の係合保持部56に保持される。

【0036】

具体的に、係合保持部56は、図4にも示すように左前フェンダ部31にネジ55で取り付けられる取付部88と、取付部88から屈曲しリッド本体部71から離間して延出する保持片部86と、この保持片部86の変形を規制可能な規制片部87とを有するバネ材からなっている。取付部88および保持片部86には

、スタッド部材84を挿入可能な図6に示す挿入孔100および挿入孔101が形成されており、保持片部86の挿入孔101には径方向内方に突出する複数の突起部102が形成されている。これに合わせてスタッド部材84の外周面には、円周方向にずれるほど軸線方向先端側に位置するように傾斜する複数の傾斜溝103が形成されている。また、図示は略すがスタッド部材84の先端は傾斜溝103が先端から最も離れる位置における厚さが最も厚くされている。

【0037】

そして、スタッド部材84は、挿入孔53、100、101に挿入される際に厚さの薄い側で挿入孔53の突起部102間に挿入され、90度回転させられると、突起部102間の厚さが厚くなることで傾斜溝103内に突起部102を係合させるとともに傾斜溝103の傾斜によって突起部102を取付部88側に引き寄せ保持片部86を取付部88側に弾性変形させる（図6に示す状態）。この弾性変形によりスタッド部材84つまりリッド本体71には、左前フェンダ部31に密着する方向に付勢力が生じる。この状態でリッド70は上記した閉状態となる。

【0038】

リング部材82は図示は略すがスタッド部材84への取り付け位置を両側オフセットさせることにより倒れた状態を自らの弾性力で維持するようになっており、この状態で凹部80内に収まる。そして、リング部材82が立ち上げられ上記とは逆に90度回転させられることによって、スタッド部材84は、傾斜溝103内から突起部102を脱出させて保持片部86との係合を解除し、さらにリング部材82が引かれると、挿入孔53、100、101から抜ける。このようにして、リッド70が収納凹部35を開放させる方向に揺動可能となる。

【0039】

また、図3に示すように、リッド本体部71の裏面には、リッド70が上記閉状態にあるとき周囲凹部44の隔壁部49に全周にわたって当接する弾性材料からなる環状のシール部材89が貼付されている。ここで、リッド70が閉状態にあるとき隔壁部49の高さによってシール部材89が弾性変形し隔壁部49に全周にわたり密着することになる。また、このとき、収納凹部35に対しシール部

材89の外側となる周囲凹部44に貫通穴50, 51が配置されている。

【0040】

図4に示すように、リッド70の右側の連結アーム部76の軸部78には、回動付勢スプリング（スプリング）91がそのコイル部92に軸部78を挿入させるようにして設けられている。この回動付勢スプリング91は、一端側の半径方向外側に延びる係止腕部93が左前フェンダ部31の傾斜面部33の裏面側の係止部94に係止され、他端側の半径方向外側に延びる係止腕部95が連結アーム部76の係止片部96に係止されていて、リッド70を収納凹部35を開く開方向に付勢する。

【0041】

以上に述べた本実施形態の鞍乗り型車両11の収納部構造によれば、左前フェンダ部31の傾斜面部33に下方に凹む収納凹部35を形成していることから、収納作業性を向上させるためにこの収納凹部35の開口部41を開閉するリッド70を上記のように収納凹部35から離間するように大きく聞くようにしても収納凹部35から収納物が落下することがない。したがって、収納物を落下させることなく、収納物の出し入れ性つまり収納作業性を向上させることができる。しかも、収納凹部35が傾斜面部33に形成されていることから、収納凹部35の水平方向の断面積よりも開口部41の開口面積の方が大きくなり、その結果、収納作業性をさらに向上させることができる。

【0042】

また、収納凹部35が左前フェンダ部31を含むフロントカバー22に一体成形されているため、部品点数増を抑制することができるとともに、コスト増も抑制できる。

【0043】

さらに、収納凹部35の周囲にこの収納凹部35よりも浅い周囲凹部44が全周にわたって形成されているため、この周囲凹部44に閉状態のリッド70を嵌め込むことができ、左前フェンダ部31と閉状態のリッド70とを面一にすることができる。したがって、外観が良好になる。しかも、リッド70が閉状態では裏面に設けられたシール部材89が周囲凹部44に全周にわたって当接するため

、収納凹部35内に雨水等が入り込むことを防止することができる。したがって、収納凹部35の確実な防水性を確保することができる。その上、閉状態のリッド70をシール部材89で開方向に付勢することができるため、閉状態のリッド70の遊びによるがたつきを規制することができる。したがって、走行中にリッド70ががたついて異音が生じることを防止できる。

【0044】

加えて、周囲凹部44の収納凹部35側の境界縁部全周において上側に隔壁部49が突出するため、収納凹部35内に雨水等が入り込むことを隔壁部49によって確実に防止することができる。したがって、収納凹部35の確実な防水性を確保することができる。また、上記のようにこの隔壁部49に閉状態のリッド70のシール部材89を当接させれば、シール部材89を大きく変形させることができ、その結果、シール部材89を隔壁部49に密着させてシール性を高めることができる。したがって、この点からも収納凹部35の確実な防水性を確保することができる。さらに、閉状態のリッド70の突出壁部73と周囲凹部44の側壁部46とが上下方向に重なり合うことになり、この点からも収納凹部35の確実な防水性を確保することができる。また、隔壁部49に閉状態のリッド70のシール部材89を当接させ、シール部材89を大きく変形させることで、シール部材89でリッド70を開方向に強く付勢することができるため、閉状態のリッド70の遊びによるがたつきを確実に規制することができる。したがって、走行中にリッド70ががたついて異音が生じることを確実に防止できる。

【0045】

さらに、リッド70を大きく揺動させ収納凹部35を大きく開口させるためにリッド70の連結アーム部75, 76を収納凹部35よりも外側の周囲凹部44に形成された貫通穴50, 51を介して左前フェンダ部31の裏面側の揺動支持部58, 59に支持することになるが、これらの貫通穴50, 51を周囲凹部44の下部位置に形成することで周囲凹部44に進入した雨水をシール部材89の外側の周囲凹部44で案内し良好に貫通穴50, 51から排出させることができる。したがって、周囲凹部44に雨水が溜まるのを防止できる。

【0046】

加えて、リッド70の裏面側に設けられたシール部材89の付勢力に加えて搖動支持部59の回動付勢スプリング91の付勢力で、閉状態のリッド70を開方向に付勢するため、閉状態のリッド70の遊びによるがたつきを確実に規制することができる。したがって、走行中にリッド70ががたついて異音が生じることを防止できる。しかも、回動付勢スプリング91の付勢力でリッド70の開作動を助勢するため、円滑な開作動が可能である。

【0047】

さらに、左前フェンダ部31に収納凹部35が設けられているため、例えば停車中に乗員が跨った状態で右手のブレーキレバーを握った状態のまま左手だけで無理なく良好にリッド70を開閉して収納物を出し入れすることができる。なお、勿論、左前フェンダ部31に限らず、必要に応じて、右前フェンダ部、さらにはリヤフェンダに設けることも可能である。

【0048】

【発明の効果】

以上詳述したように、請求項1に係る発明によれば、フェンダの傾斜面部に下方に凹む収納凹部を形成していることから、収納作業性を向上させるためにこの収納凹部の開口部を開閉するリッドを大きく聞くようにしても収納凹部から収納物が落下することがない。したがって、収納物を落下させることなく、収納作業性を向上させることができる。しかも、収納凹部が傾斜面部に形成されていることから、収納凹部の水平方向の断面積よりも開口部の開口面積の方が大きくなるため、収納作業性をさらに向上させることができる。

【0049】

請求項2に係る発明によれば、収納凹部がフェンダに一体成形されているため、部品点数増を抑制することができるとともに、コスト増も抑制できる。

【0050】

請求項3に係る発明によれば、収納凹部の周囲にこの収納凹部よりも浅い周囲凹部が全周にわたって形成されているため、この周囲凹部に閉状態のリッドを嵌め込むことができ、フェンダと閉状態のリッドとを面一にすることができる。したがって、外観が良好になる。また、リッドが閉状態では裏面に設けられたシ-

ル部材が周囲凹部に全周にわたって当接するため、収納凹部内に雨水等が入り込むことを防止することができる。したがって、収納凹部の確実な防水性を確保することができる。しかも、閉状態のリッドをシール部材で開方向に付勢することができるため、閉状態のリッドの遊びによるがたつきを規制することができる。したがって、走行中にリッドががたついて異音が生じることを防止できる。

【0051】

請求項4に係る発明によれば、周囲凹部の収納凹部側の境界縁部全周において上側に隔壁部が突出するため、収納凹部内に雨水等が入り込むことを隔壁部によって確実に防止することができる。したがって、収納凹部の確実な防水性を確保することができる。また、この隔壁部に閉状態のリッドのシール部材を当接させれば、シール部材を大きく変形させることができ、閉状態のリッドをシール部材で開方向に強く付勢することができるため、閉状態のリッドの遊びによるがたつきを確実に規制することができる。したがって、走行中にリッドががたついて異音が生じることを確実に防止できる。

【0052】

請求項5に係る発明によれば、リッドを大きく揺動させて収納凹部を大きく開口させるためにリッドの連結アーム部を収納凹部よりも外側の周囲凹部に形成された貫通穴を介してフェンダの裏面側の揺動支持部に支持する構造を採用した場合に、このとき形成される貫通穴を周囲凹部の下部位置に形成することで周囲凹部に進入した雨水をシール部材外側の周囲凹部で案内し良好に貫通穴から排出させることができる。したがって、周囲凹部に雨水が溜まるのを防止できる。

【0053】

請求項6に係る発明によれば、リッドの裏面側に設けられたシール部材の付勢力に加えて揺動支持部のスプリングの付勢力で閉状態のリッドを開方向に付勢するため、閉状態のリッドの遊びによるがたつきを確実に規制することができる。したがって、走行中にリッドががたついて異音が生じることを確実に防止できる。しかも、スプリングの付勢力でリッドの開作動を助勢するため、円滑な開作動が可能である。

【0054】

請求項 7 に係る発明によれば、左前輪のフェンダに収納凹部が設けられているため、例えば停車中に乗員が跨った状態で右手のブレーキレバーを握った状態のまま左手だけで良好にリッドを開閉して収納物を出し入れすることができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】 本発明の一実施形態の鞍乗り型車両の収納部構造が適用された鞍乗り型車両を示す斜視図である。

【図 2】 本発明の一実施形態の鞍乗り型車両の収納部構造を車体左側の上側かつ後側から見た斜視図であってリッドの開状態を示すものである。

【図 3】 本発明の一実施形態の鞍乗り型車両の収納部構造を車体左側の上側やや前側から見た斜視図であってリッドの開状態を示すものである。

【図 4】 本発明の一実施形態の鞍乗り型車両の収納部構造を車体左側の下側やや前側から見た斜視図であってリッドの開状態を示すものである。

【図 5】 本発明の一実施形態の鞍乗り型車両の収納部構造を車体左側の上側かつ後側から見た斜視図であってリッドの閉状態を示すものである。

【図 6】 本発明の一実施形態の鞍乗り型車両の収納部構造におけるリッドのロック機構を示す断面図である。

【符号の説明】

1 1 鞍乗り型車両

1 2 (1 2 a) 車輪

3 1 左前フェンダ部 (フェンダ)

3 3 傾斜面部

3 5 収納凹部

4 1 開口部

4 4 周囲凹部

4 9 隔壁部

5 0, 5 1 貫通穴

5 8, 5 9 搖動支持部

7 0 リッド

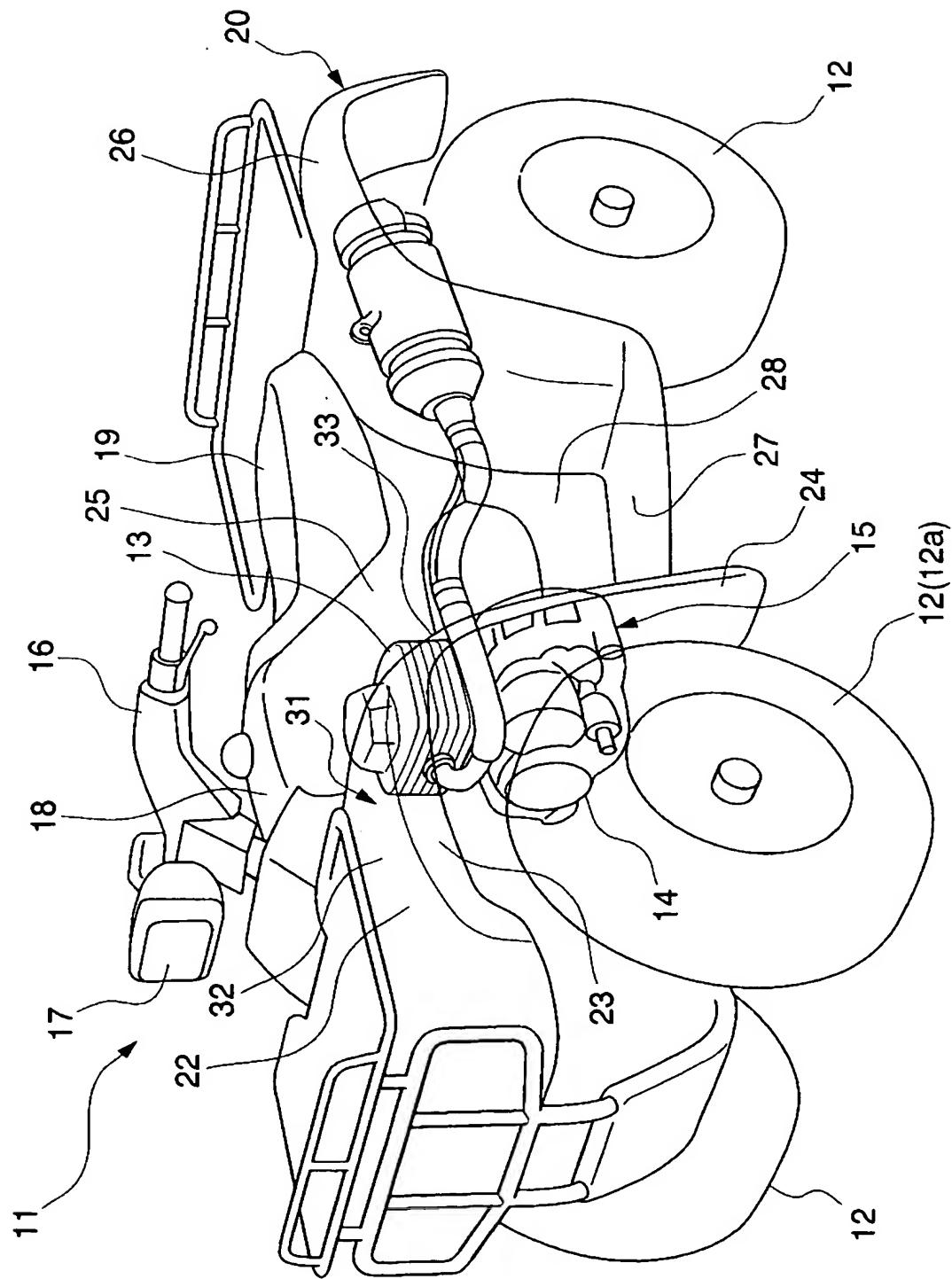
7 5, 7 6 連結アーム部

89 シール部材

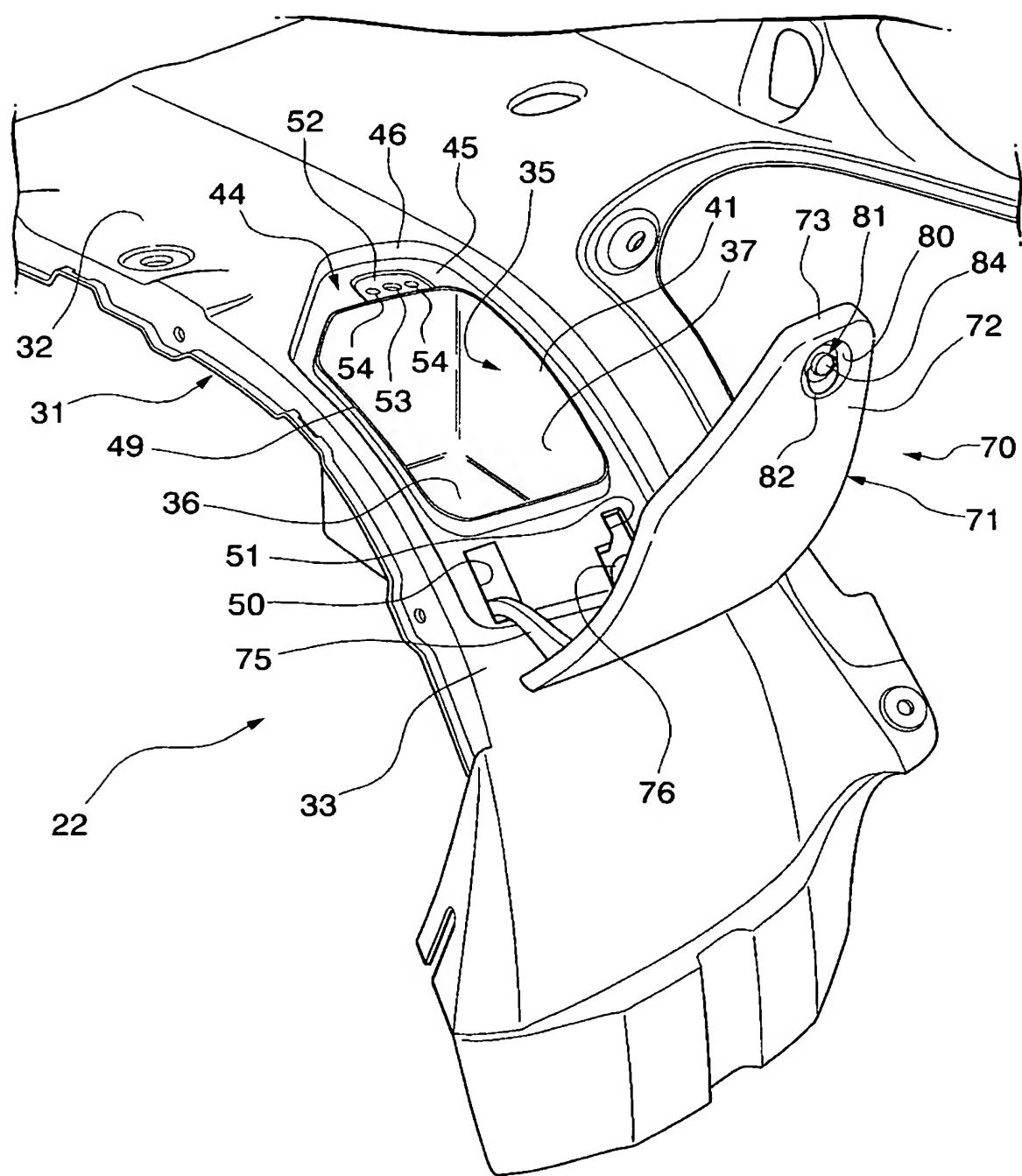
91 回動付勢スプリング（スプリング）

【書類名】 図面

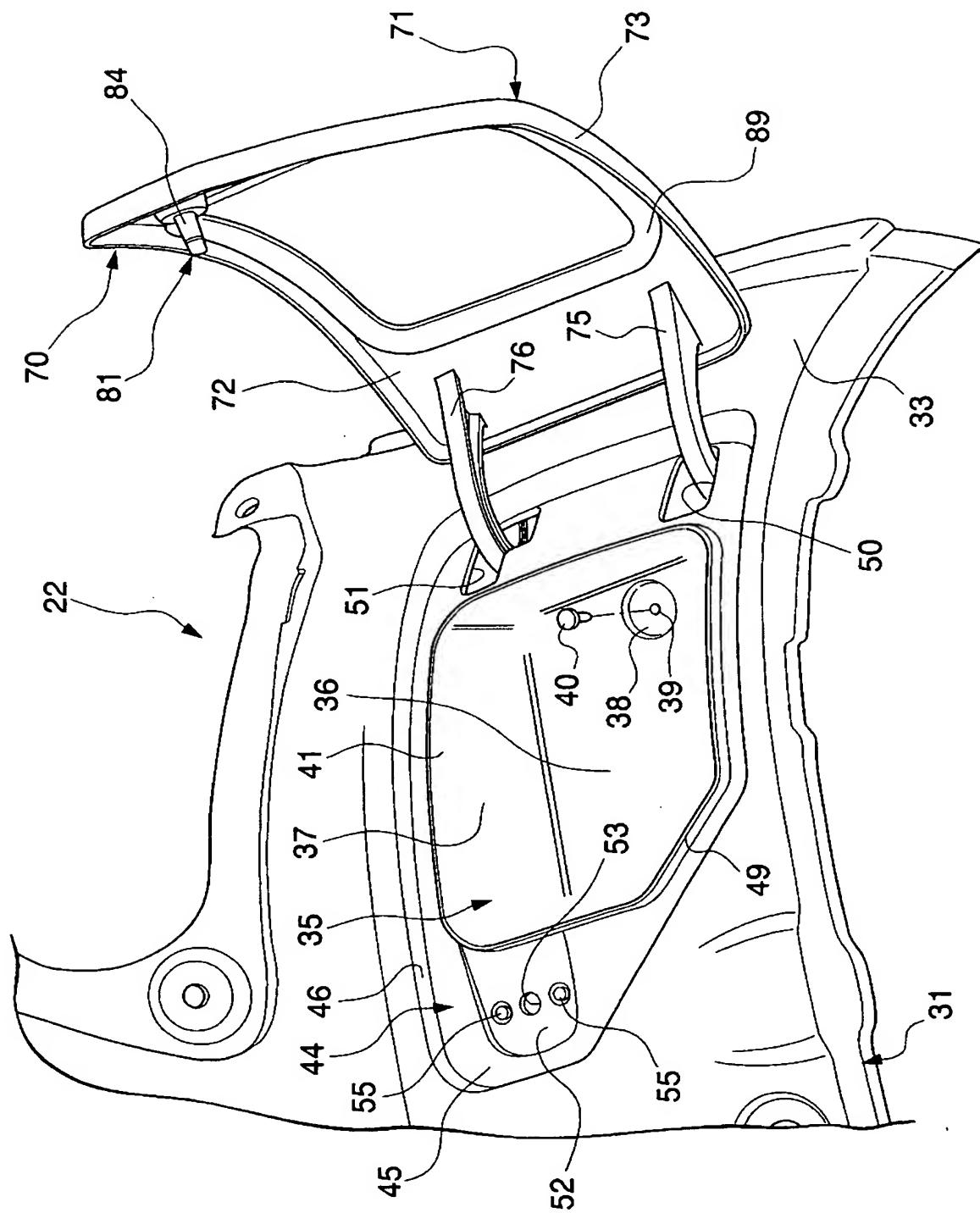
【図1】



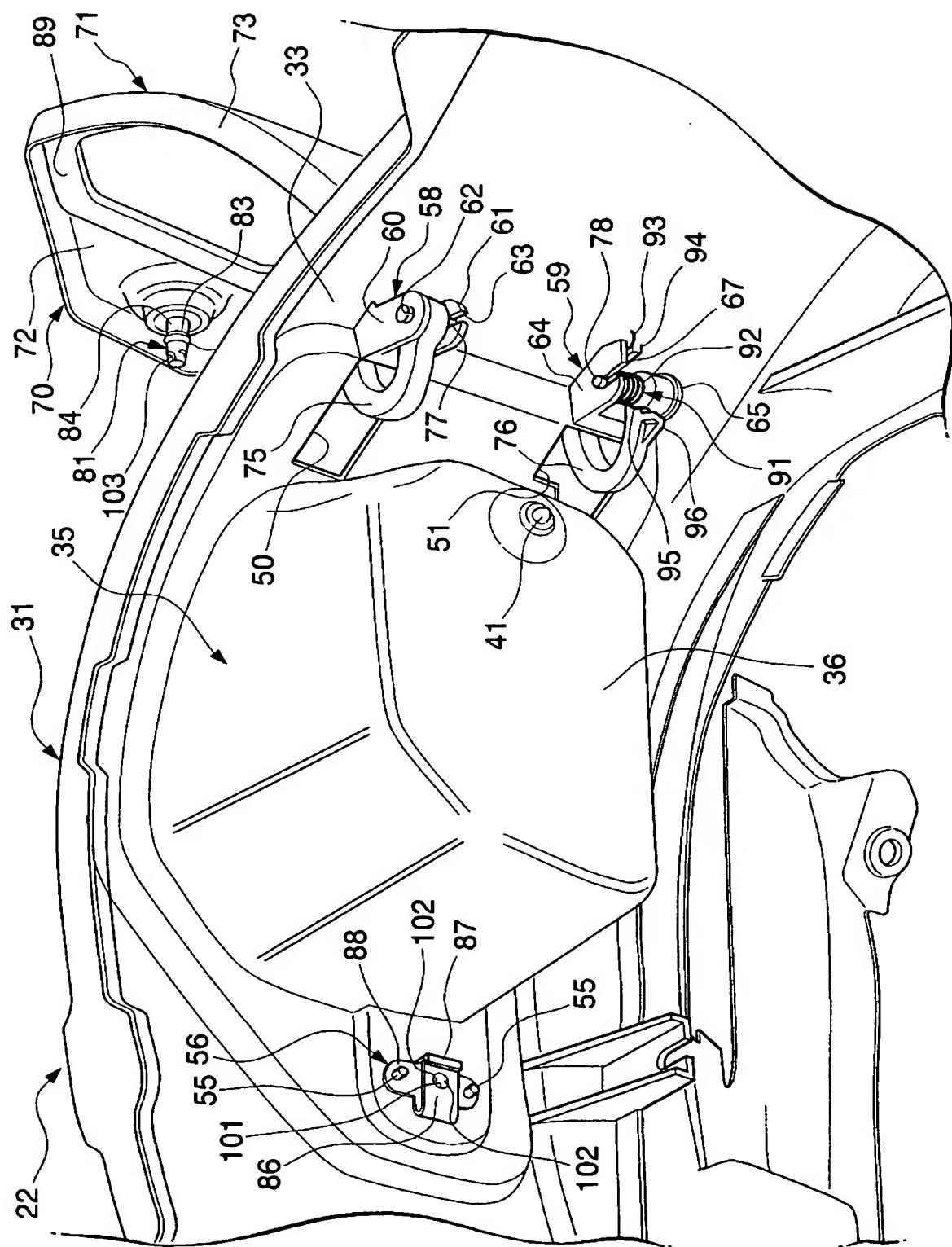
【图2】



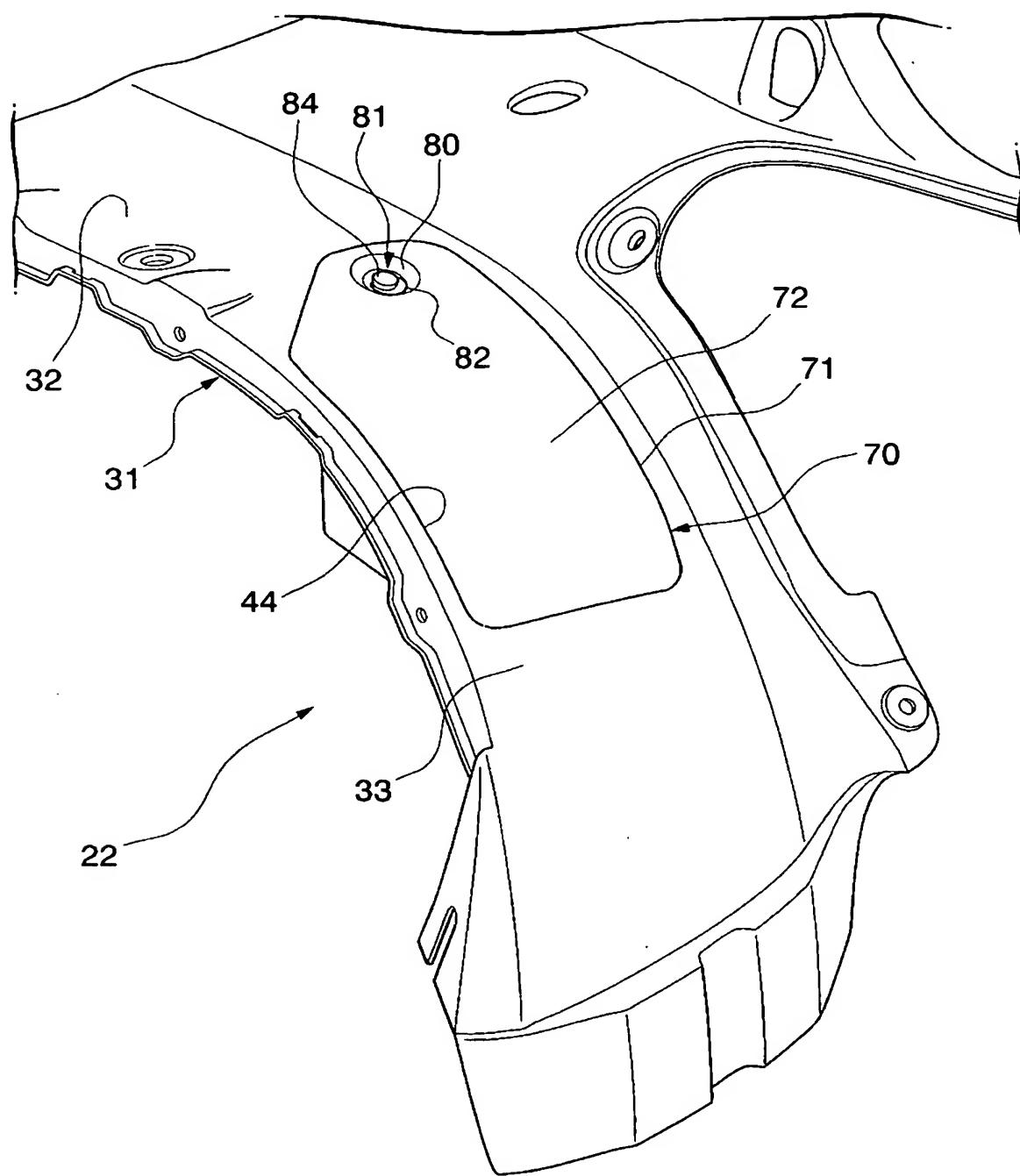
【図3】



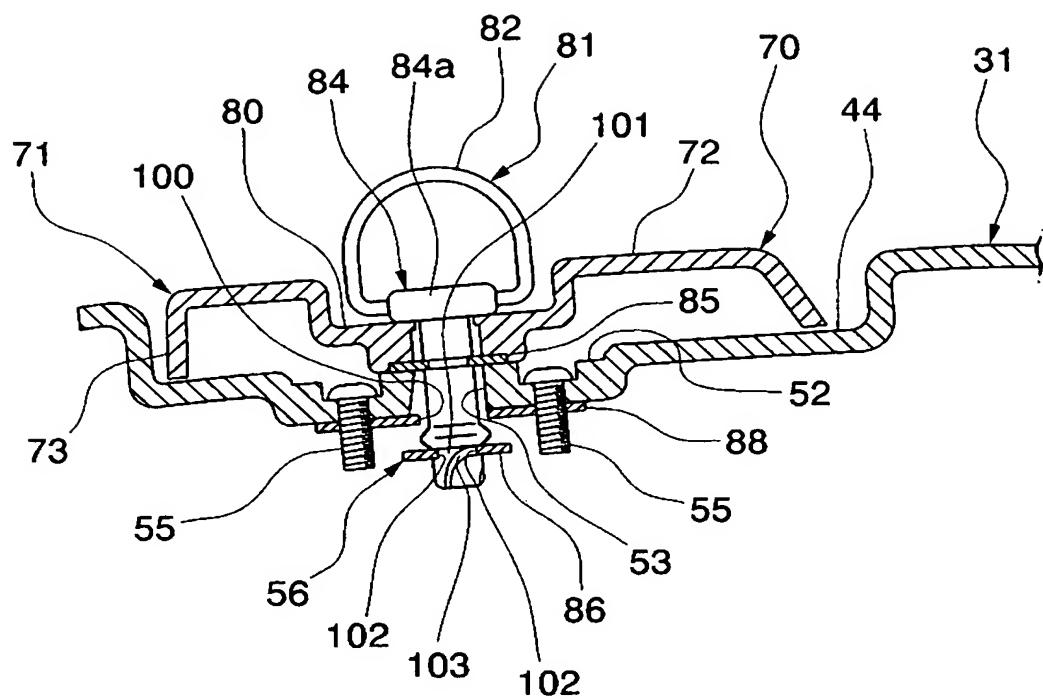
【図 4】



【図5】



【図6】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 収納物を落下させることなく、収納作業性を向上させることができる鞍乗り型車両の収納部構造の提供。

【解決手段】 車輪を覆うフェンダ31の傾斜面部33に下方に凹む収納凹部35を形成し、収納凹部35の開口部41を開閉するリッド70をフェンダ31に搖動可能に連結することで、収納作業性を向上させるために収納凹部35の開口部41を開閉するリッド70を大きく聞くようにしても収納凹部35から収納物が落下することがなくなり、しかも開口部41を大きくできる。

【選択図】 図2

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2003-102129
受付番号	50300568632
書類名	特許願
担当官	第三担当上席 0092
作成日	平成 15 年 4 月 7 日

<認定情報・付加情報>

【特許出願人】

【識別番号】	000005326
【住所又は居所】	東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号
【氏名又は名称】	本田技研工業株式会社

【代理人】

【識別番号】	100064908
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	志賀 正武

【選任した代理人】

【識別番号】	100108578
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	高橋 詔男

【選任した代理人】

【識別番号】	100101465
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	青山 正和

【選任した代理人】

【識別番号】	100094400
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	鈴木 三義

【選任した代理人】

【識別番号】	100107836
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビル 志賀国際特許事務所

次頁有

認定・付力口情幸及（続き）

【氏名又は名称】 西 和哉

【選任した代理人】

【識別番号】 100108453

【住所又は居所】 東京都新宿区高田馬場3丁目23番3号 ORビ
ル 志賀国際特許事務所

【氏名又は名称】 村山 靖彦

次頁無

出証特2004-3013273

特願 2003-102129

出願人履歴情報

識別番号 [000005326]

1. 変更年月日 1990年 9月 6日

[変更理由] 新規登録

住所 東京都港区南青山二丁目1番1号
氏名 本田技研工業株式会社